+ Antonin Ch. de Sherbrooke

LA BAIE D'HUDSON

Exploitation proposee de ses ressources de terre et de mer

Nouvelle Colonie. Chemin de fer pour s'y rendre

— PAR —

C. BAILLAIRGE, A. M.

Arch., arpt. ingr.—Ex-prés. de la Société de Géogr. de Québec.—Membre de la Société Royale du Canada, etc., etc.

JOLIETTE, P. Q.
IMPRIMERIE DU BON COMBAT, DU COUVENT ET DE LA FAMILLE
1893.

LA BAIE D'HUDSON

Exploitation proposée de ses ressources de terre et de mer

Nouvelle Colonie. Chemin de fer pour s'y rendre

Par C. BAILLAIRGÉ, A. M.

Arch., arpt. ingr. — Ex-prés. de la Société de Géogr. de Québec. — Membre de la Société Royale du Canada, etc., etc

Au nord de Québec est une vaste baie découverte en 1610 par Henry Hudson et qui porte le nom de ce hardi navigateur.

Elle s'étend du 51° au 63° de latitude nord, mesurant dans cette direction 825 milles ; et du 78° au 96° de longitude ouest, ce qui lui donne une largeur d'environ 630 milles.

Sa superficie est de 397,000 milles carrés : par exemple, six fois celle du golfe St-Laurent ; cinq fois celle de tous nos grands lacs réunis : le Supérieur, le Michigan, le Huron, l'Erié, l'Ontario, avec la baie Georgienne de surcroit (voir rapport du

Min. des Tr. P. pour 1886-87 page 14 par G.-F. Baillairgé, Ecr., alors Ministre adjoint du Dépt.)

Atteignant sensiblement les largeur et longueur du golfe du Mexique, la baie d'Hudson a trois fois l'étendue de la Mer Caspienne ou de la Mer Noire, deux fois celle de la Mer Rouge, près de la moitié de celle de la Méditerranée entre l'Europe et l'Afrique.

Mais peut-être en saisirez-vous mieux le vaste parcours en tous sens, si je vous dis que cette superficie est de 26500 fois celle du havre de Québec entre Lévis, Beauport et l'Ile d'Orléans ; et ce n'est pas peu dire, car le hâvre de Québec est célèbre parmi ceux du monde entier.

Vous y avez vu entrer il y à 20 ans, plus de 1600 navires durant une seule saison ; dont 400 à la fois, eussent-ils été d'une longueur de 500 pieds en moyenne, —celle de nos vapeurs océaniques d'aujourd'hui—avec à chacun un espace de 1100 pieds de diamètre ou de plus d'un million de pieds en superficie ; 400 de ces vaisseaux, dis-je, pourraient y manœuvrer à la fois, dériver au courant, y éviter comme l'on dit en terme de marine, c'est-à-dire y exécuter chacun et tous ensemble un mouvement complet de rotation sur ses ancres.

Cette mer intérieure est vaste, messieurs, comme tout ce qui tient du Nouveau Monde : nos lacs à côté de ceux de l'Ancien Continent ; nos fleuves : les Amazones, le St-Laurent, le Mississippi mis en parallèle avec les filets d'eau de l'Europe ; vaste encore comme le sont nos Rocheuses, nos Sierras à côté des Pyrénées, des Alpes ; le glacier Muir de l'Alaska, grand à lui seul comme tous ceux des Alpes réunis; comme les Geysers de de la vallée Yellowstone, de 50 pieds de diamètre et lançant leurs eaux bouillantes à une hauteur de 200 pieds, à côté des eaux thermales de l'Islande ; comme l'Amérique elle-même comparée à l'Europe et comme promet de l'être l'exposition colombienne à côté de toutes celles que le monde a vues jusqu'à ce jour.

Pourtant messieurs nos grands lacs sont grands, l'estuaire du St-Laurent l'est davantage ; mais comparés avec la Baie

d'Hudson, c'est le Saguenay, tout majestueux qu'il soit, avec ses côtes de 1800 pieds de hauteur, comparé au Colorado où il faudrait entasser trois fois sur lui-même le cap "éternité, la "trinité" pour approcher de l'altitude vertigineuse des flancs de ce canion le plus grandiose du monde entier.

Mais si tout est grand ici, il ne faut point qu'en se laissant devancer par les habitants d'un autre pays, dans l'accomplissement de l'œuvre que je viens ce soir vous proposer, l'Amérique, le Canada soit en même temps le pays des moins intelligents.

On a conçu depuis quelques années le projet d'utiliser la voie de la baie et du détroit d'Hudson pour écouler les produits de nos prairies du Nord-Ouest qui y aboutissent de ce côté, afin de les expédier en Europe par un trajet plus expéditif, plus court de quelques centaines de milles, que celui que l'on suit aujourd'hui par nos lacs, nos chemins de fer, le St-Laurent, etc., pour atteindre les ports de mer du Canada et des Etats-Unis.

Le Gouvt. Fédéral saisi de l'importance de la chose a déjà dépensé durant les années 1884, 85 et 86 une somme de $122,000.00 pour mettre la question à l'étude. Durant chacune de ces années, résume M. Baillairgé déjà nommé, un corps expéditionnaire sous la direction du lieut. Gordon fut envoyé à bord d'un navire à vapeur au détroit et à la baie d'Hudson pour constater leur navigabilité pour les fins du commerce, pour y prendre des observations exactes et les renseignements nécessaires au sujet de la nature et de l'étendue des glaces, des vents, des courants prédominants, de la date où il serait possible d'y pénétrer le printemps ou d'en sortir l'automne, et aussi relativement au climat, à la géologie, aux pêcheries et aux ressources des parages avoisinants.

Durant la première année, le lieut Gordon choisit les postes d'observation le long du détroit et de la baie d'Hudson, y érigea les bâtiments nécessaires et y installa des observateurs qui

prirent et enregistrèrent chaque année les observations prescrites, suivant le mode qui leur fut désigné.

Du 27 juillet au premier août de la dernière année, on fit un relevé du havre de Churchill et du port Nelson, où devait aller aboutir le chemin de fer proposé de Winnipeg,dans la prévision déjà mentionnée d'un écoulement des produits du Nord-Ouest par la voie d'Hudson si elle était trouvée favorable ; puis, comme la clôture de la navigation approchait, on procéda du 8 au 30 sept. au démontage des observatoires qui avaient été érigés, et au rembarquement des observateurs et du matériel avec les approvisionnements non utilisés aux divers postes. Le retour à Halifax eut lieu le 10 oct. suivant.

Un rapport de chaque expédition fut transmis chaque année par le lieut. Gordon au Ministère de la Marine par qui la publication en a été faite ainsi que des cartes annexées à ces rapports.

Ce sont des " livres bleus " Mesdames, que personne ne lit à peine, mais qui pullulent d'intérêt et de situations émouvantes: c'est plus beau que du Zola. C'est dans ces livres publiés à grands frais par les Gouvernements qu'on trouve ces féeries. ces merveilles du Colorado, de l'Arizona, de la vallée Yosamite, aujourd'hui le " parc national " des Etats-Unis, le parc des géants du nouveau monde. C'est par ces rapports d'explorations que l'on connait aujourd'hui et seulement depuis 40 ans à peine l'existence au Maripoza de ces grands arbres de 300 à 400 pieds de hauteur, d'un diamètre de 30 à 40 pieds et qui par leurs couches annuelles et concentriques révèlent une existence de 40 à 50 siècles. Mais ce n'est pas ici l'endroit de vous parler de ces choses il faut suivant le dicton populaire revenir à nos moutons.

Le "Neptune" un navire en bois appartenant à MM. Job frères de Saint Jean de Terreneuve, fut affrêté pour la première expédition et fut manœuvré sous la direction du capitaine W. Sopp par un équipage de marins expérimentés.

Ce vaisseau était construit pour la pêche du phoque. Les officiers de l'expédition étaient 1 géologue et médecin, 8 observateurs, 1 photographe, 2 charpentiers et 12 manœuvres des postes d'observation—24. Au nombre des observateurs était notre concitoyen M. Ashe attaché en permanence à l'observatoire de Québec près des plaines d'Abraham. Ce monsieur passa une année près dans le détroit d'Hudson à un endroit connu aujourd'hui sous le nom de Ashe inlet (l'anse Ashe)

Pour les expéditions de 1885 et 86 on se servit du vapeur à hélice de sa majesté, le "Alert" d'environ 700 tonneaux, d'une vitesse de 8½ nœuds à l'heure par un temps calme, ou d'une vitesse moyenne de 6 nœuds (7 milles) en consommant de 4 à 6 tonnes de charbon par jour. Au milieu des bancs de glace on n'alluma qu'un feu et l'on eut une vitesse de 4 nœuds (près de 5 milles) à l'heure en ne consommant que 2 tonnes de charbon par jour.

Ce navire avait été construit pour l'expédition arctique de 1876 sous le commandement de Sir George Nares.

Les officiers du navire pour 1885 étaient 1 commandant, 1 officier subalterne, 1 mécanicien en chef, 1 mécanicien subalterne, 1 charpentier—6. L'équipage se composait de 2 maîtres d'équipage, 12 marins, 1 lampiste, 6 aides-mécaniciens, 1 maître d'hôtel, 1 maître cuisinier, 2 sous-maîtres d'hôtel, 1 aide-cuisinier—26. Les membres de l'expédition étaient 1 géologue-médecin, 1 assistant, 5 observateurs—7. Manœuvres des postes d'observation—12. L'Editeur du *Times* de Winnipeg, délégué de la Cie du chemin de fer projeté entre Winnipeg et la Baie d'Hudson dont j'ai déjà dit un mot.—total 52.

L'expédition de 1886 comptait 1 commandant, 1 capitaine, 3 seconds, 1 maître d'équipage, 20 marins, 1 lampiste, 2 mécaniciens, 6 chauffeurs, 2 graisseurs, 5 maîtres d'hôtel et cuisiniers, 1 météorologue assistant—43.

Les observations météorologiques prises à bord du Neptune en août 1884, à la baie Nackvak à 100 milles en aval de l'em-

bouchure du détroit d'Hudson font voir que la température moyenne au cap Chudleigh était de 39 ° pour août, 33 ° pour sept. et au détroit de Belle-Ile de 49 ° et 43 ° pour les mêmes mois, c-à-d 10 ° de froid de plus au détroit d'Hudson ; mais moins de jours de brume pour ce dernier.

La température moyenne qui a été constatée chaque mois ne laisse aucun doute de l'impossibilité de naviguer le détroit de novembre à avril inclusivement. En mai, juin, juillet, le détroit contient une grande quantité de glace, et comme la température moyenne à l'extrémité est du détroit est de 25 ° Far. en mai ou de 5½ ° au-dessous du point de congélation de l'eau salée, la débâcle ne commence point durant ce mois.

En juin et juillet lorsque la température s'est élevée à 35 ° et 40 °, la glace devient cellulaire et fond rapidement. Suivant les rapports des observateurs et l'expérience acquise, ce n'est qu'après le mois de juin et partie de juillet, que la fonte et la débâcle de la glace sont suffisamment avancées pour que l'on puisse naviguer le détroit pour les fins du commerce.

Il y a des banquises de glace en toutes saisons de l'année dans le détroit d'Hudson, surtout près de la côte nord où l'on en a vues d'échouées dans 80 à 100 brasses d'eau et dont l'épaisseur, la hauteur devait par conséquent être de 5 à 700 pieds. mais en août et septembre il y a moins de glace dans le détroit qu'en tout autre temps de l'année. La jeune glace vive et azurée de la saison a de 4 à 7½ pieds d'épaisseur de l'embouchure ouest du détroit à l'isle de Marbre située à l'ouest de la baie.

Vers le commencement de juillet on rencontre de grands amas de vieille glace " arctique " très épaisse ; celle-ci est le produit de plusieurs hivers et mesure de 40 à 50 pieds d'épaisseur.

La quantité de glace qui traverse l'embouchure du détroit est énorme : dans le printemps elle forme quelquefois une barrière impénétrable qui a une étendue de 50 à 100 milles à la fois entre l'embouchure du détroit et les eaux libres de l'océan.

Pendant les années ordinaires la période de la navigation est

limitée du 15 juillet au 15 oct. — 3 mois — mais des navires solidement construits, avec propulseurs de petites dimensions et tirant peu d'eau pourraient y naviguer peut-être deux semaines de plus le printemps et l'automne ou en tout 4 mois tout au plus au lieu de 3.

La date moyenne de 116 arrivages consécutifs des navires de la Cie de la Baie d'Hudson, à la Factorerie de York a été le 4 sept. Parmi ces 116 arrivages, 48 étaient en août, le 6 août étant la date la moins avancée, et le 7 oct. la date la plus reculée ; dans ce dernier cas le navire hiverna dans la baie.

Mais si le détroit d'Hudson n'est ouvert, quoique toujours obstrué de glace, que pendant seulement trois mois de l'année, ce qui rend l'exploitation commerciale des ressources de la baie par voie maritime, difficile et risquée; il n'en est pas ainsi de la baie elle-même où les eaux sont plus chaudes que dans le détroit, dû en partie à ce que la latitude moyenne ou centrale de la baie est de quelques 7 ° inférieure à celle de l'embouchure du détroit, distance de près de 500 milles au nord, et à ce que les grandes nappes d'eau profonde, sont tempérées et par la chaleur intérieure de la terre qui s'y exale, et y agit par convection comme l'eau se chauffe au contact du feu dans une chaudière c'est-à-dire de bas en haut; tandis qu'en même temps l'eau étant un mauvais conducteur, le froid à sa surface ne le pénètre point aussi profondément, aussi vite qu'il entre dans le sol des continents et que y entrât-il, il s'y forme de suite, comme sur nos rivières une couverture de glace qui dérobe l'eau à ses effets et empêche sa chaleur de s'exaler à la surface, et de se perdre dans l'atmosphère.

Dans le détroit, la température de l'eau, à sa surface a varié de 32. ° à 33.1 ° pendant le voyage du Neptume en août et sept. 1884, tandis que dans la baie elle était de 41 ° à Churchill, 37.7 ° à 100 milles au Nord Est de York, 39.4 ° à l'Ile

de Marbre et de 36 ° à l'extrémité de l'isle Mansfield vers l'entrée nord-est de la Baie d'Hudson.

Il est reconnu maintenant que la baie est navigable de bonne heure en juin, et le facteur à Churchill affirme que la glace dans la Baie d'Hudson ne s'étend jamais assez loin du rivage pour qu'on ne puisse voir l'eau libre du littoral ; et que cette distance est peu considérable, vous pouvez, vous avez pu vous en convaincre lorsqu'en voyageant entre Québec et l'Ile d'Orléans, la simple largeur d'un mille de glace qui vous sépare des eaux du St-Laurent suffit pour vous en dérober la vue.

A Belle-Ile la température de l'eau était de 41.6 ° le 25 juillet et à l'entrée du détroit d'Hudson de 34.7 ° le 4 août de la même année, différence de 7 °, tandis qu'à Churchill, au centre de la baie d'Hudson et 7½ ° de latitude plus au nord que Belle-Ile la différence n'est que de ½ ° à 2 ° tout au plus.

Les courants, et marées dans le détroit d'Hudson augmentent grandement les risques de la navigation. Ces courants ont une vitesse de 3 à 6 nœuds à l'heure ; ils sont très rapides en certains endroits et un vaisseaux luttant contre ces courants, au milieu de glaces flottantes, courrait risque de grandes avaries, celui même de sombrer.

Une autre difficulté, et celle-ci, dit le lieut. Gordon, est la plus sérieuse que je puisse prévoir : c'est la perturbation de l'aiguille aimantée, surtout dans les parages dangereux avoisinant l'ile Digges. On réussit ordinairement à doubler l'ile Mansfield au moyen de la sonde, mais il n'en est pas ainsi de l'ile Digges où les navires sont exposés au danger de faire naufrage, à moins d'une vigilance continuelle jour et nuit et en prenant toutes les précautions possibles.

L'inclinaison de l'aiguille est de 86 ° à l'île Digges à l'extré-

mité ouest de la Baie d'Hudson, où l'on approche du pôle magnétique situé parait-il dans le territoire de la Cie et que Sir John Ross place au 82 ° de latitude N. Cela indique une grande force verticale, pendant que la force horizontale s'approche du point où elle va disparaître. Dans la traversée entre le Royaume-Uni et la Baie d'Hudson, l'inclinaison augmente de 67 ° à 87 ° environ ou de 20 °. Le seul moyen de naviguer avec sureté le détroit, est d'avoir recours constamment à la sonde et d'être continuellement en vigie parceque l'estimation de la route par l'aiguille aimantée est très souvent loin d'être exacte.

Les poissons et mammifères que le commerce peut exploiter sont 1o la baleine franche " balena *mysticctus* " qui est la plus recherchée à cause du haut prix de ses fanons. On obtient une tonne de fanons et de 20 à 40 tonnes d'huile d'une baleine de 50 à 60 pieds de longueur suivant l'épaisseur du lard qui varie de 6 à 18 pouces, 2o La baleine blanche "*begula catodon*," la baleine par excellence de la baie d'Hudson. On en voit de grands troupeaux monter avec la marée, chaque jour, dans les rivières Churchill, York et Nelson.

De toutes les pêches qu'exploite la Cie, celle-ci est la plus considérable.

Chaque marsouin vaut à peu près $100.00. En 1883 la Cie. en a pris environ 200 dans une seule marée à Churchill, affaire de $20,000.00 d'un seul coup de main. On les fait échouer sur les battures des anses où la marée monte de 10 à 15 pieds et où on les retient au moyen de rets à trappes, jusqu'à ce que l'eau disparaisse ; le marsouin reste alors à sec sur les rochers ou le sable. 3o Le narval *monodon Monoceros* ou " l'unicorne," un cétacé qui a beaucoup de lard pour sa grosseur ; la corne du mâle mesure souvent jusqu'à 5 pieds de longueur et, comme elle est d'ivoire, se vend à un prix élevé. 4o Le morse ou cheval marin " *trichecus rosmarinus* " que l'on trouve en

troupeaux très nombreux, généralement à peu de distance du rivage, au nord de l'Ile de Marbre où la Cie. envoie de Churchill, chaque année, deux vaisseaux qui n'ont jamais manqué de se procurer, dans l'espace de quelques semaines, autant de lard, d'ivoire et de peaux qu'ils pouvaient en porter. En 1884 on a pris de 20 à 30 de ces pinnipèdes dont la valeur s'élevait à $7,000.00 ou plus. 5o Les phocides " *phocae* " de diverses espèces.

Dans la baie on rencontre des phoques de presque toutes les familles, mais pas en aussi grand nombre, au printemps que sur les côtes de Terre-Neuve ; les Esquimaux néanmoins en tuent beaucoup et en utilisent la chair pour leur nourriture et la peau pour leurs vêtements, leurs canots "kayoks" et leurs huttes. 6o L'Ours polaire " *ursus maritimus.* " Quoique ces animaux soient nombreux, il est assez rare qu'on en voie dans le mois de juin, lorsqu'ils s'aventurent sur les glaces flottantes à la recherche de phoques qu'ils capturent pendant qu'ils sont endormis. On ne connait point de cas où ils aient attaqué l'homme, malgré leur férocité réputée. 7o Parmi les poissons c'est le saumon et la truite seulement que l'on exporte, quoique l'on pêche des poissons blancs d'une excellente qualité dans la rivière Nelson, et autres cours d'eau où ils choisissent de préférence l'endroit où l'eau salée se mêle à l'eau douce. 8o Quant à la morue qui est abondante dans le détroit à l'est de la baie d'Ungava, il ne parait pas y en avoir dans la baie d'Hudson ; au moins on n'en a pas trouvé jusqu'à présent.

Cette pêche de la baleine est exploitée par les habitants des Etats-Unis depuis plus de 40 ans, principalement dans le bassin de "Rowe's Welcome" au Nord de la baie d'Hudsou. Les baleiniers surtout du Massachussetts et du Connecticut partent ordinairement des ports du New-Bedford et de New-London, en juillet et se rendent à l'Ile de Marbre près de la côte N.-O. de la baie d'H. où ils arrivent en septembre et passent l'hive

dans un port jusqu'au mois de juin suivant ; ils dégagent alors leurs vaisseaux de la glace en la sciant, croisent ensuite dans la baie pendant le mois de juillet, puis enfin ils se dirigent au nord, vers les campements de pêche, d'où ils reviennent vers le 1er sept. avec leurs cargaisons de lard et de fanons, dont on estime la valeur à plus d'un millions de piastres, pendant une période de 25 ans et cela en prenant une moyenne de seulement 10 baleines par année et de $4000.00 par baleine.

Suivant le rapport des commissaires des pêcheries des Etats-Unis, pour 1875-76 leurs baleiniers ont fait pas moins de 50 voyages à la baie d'H. et en ait rapporté des cargaisons d'une valeur d'au moins $1,371,000, c-à-d. en moyenne de $27,240.00 par voyage et par vaisseau pendant les onze années antérieures à 1874.

La valeur totale de l'huile seulement, obtenue et exportée de la région de la baie d'H., par la Cie de ce nom et les pêcheurs des Etats-Unis, en 1883 est estimée à $150,000.00 et a $1,500,000 durant le Cours des 10 dernières annéss.

D'après le rapport de 1886 par le lieut. Gordon le nombre de baleiniers expédiés de la Nouvelle Angleterre à la baie d'H. et au Golfe de Cumberland et leur cargaison moyenne de 1846 à 1876 ont été comme suit : 113 vaisseaux ou de 4 à 5 par année pendant 25 ans : 14.3 barils de spermacéti, moyenne par année de chaque navire, 496 barils d'huile de baleine, 7965 livres de fanons de baleine. La cargaison moyenne évaluée aux prix actuels serait dit Gordon d'environ $47,200.00.

De 1846 à 1876, 16 de ces baleiniers ont péri. Mais si l'on considère que leur grandeur moyenne n'était que de 240 tonneaux, on verra que les profits réalisés ont été très grands.

A part la pêche de la baleine, ces baleiniers traitent, sans

---

permis, avec les Esquimaux, pour les peaux de bœufs-musqués et autres fourrures, en concurence avec la Cie de la baie d'Hudson qui paye les droits imposés par le tarif protecteur du

Canada, sur tous les articles qu'elle importe pour le commerce de cette région. En 1885 les droits qu'elle a payés aux postes de York et de Moose s'élevaient à $22,000,00.

Un autre fait qui mérite l'attention du Gouvt du Canada c'est que la colonie de Terre-Neuve perçoit des droits sur les articles consommés au fort Chimo dans la baie d'Ungava, détroit d'H., ou vendus aux indigènes de l'intérieur du Labrador, quoique cette région se trouve sur le territoire canadien, celui de Terre-Neuve étant borné comme suit : "En partie, à l'ouest par la ligne du 57 ° .9' de longitude ouest, courant vrai nord, à partir de Blanc Sablon sur la parallèle de 50 ° .25 de latitude N., sur le détroit de Belle-Ile, comprenant Blanc Sablon et les Iles de Bois, "Woody Islands") jusqu'à la parallèle de 52 ° de latitude N. et de là le long de la côte est du Labrador jusqu'au Cap Chudleigh qui est situé sur la parallèle de 60 ° 37' de lat. N. et sur la ligne de 65 ° de long. O. à l'embouchure du dédroit d'H.—Pour les limites de la partie du Labrador sous la juridiction du Gouvt de Terreneuue, voir l'annexe du "Journal de l'Ass. Lég. de Terreneuve 1864 page 614.

Ceux qui désirent avoir une idée générale et exate des autres pêcheries du Canada peuvent consulter la brochure très intéressante et instructive de L. Z. Joncas M. P. pour le comté de Gaspé, et publiée par le ministère de l'Agriculture en 1886, dans la quelle il démontre que le Canada possède les pêcheries les plus étendues et les plus riches de l'univers.

Les ressources minérales ainsi que l'histoire naturelle de la baie et du détroit d'Hudson sont traitées par le Dr Bell, sous-directeur de l'exploration géologique du Canada, qui remplit les fonctions de médecin et de géologue pendant chacune des trois expéditions. Ses rapports sont annexés à ceux du lïeut.

Gordon. Suivant ces rapports le gneiss prédomine sur les côtes du détroit, et les échantillons de roches obtenus sur la côte ouest de la baie indiquent que la formation huronienne couvre une grande étendue de la région de la baie d'Hudson : c'est dans cette formation surtout que l'on trouve les matériaux économiques.

Dans son rapport de 1888 le Dr Bell donne l'énumération de ces minéraux qu'il décrit ainsi que les localités où ils se trouvent : Fer, argile ferrugineux, cuivre, plomb, zinc, molybdène, argent, or, gypse, sel, hématite ou pierre de savon, lignite, anthracite, pétrole et asphalte, mica, graphite, asbeste, fer chromaté, apatite, pyrites de fer, chaux servant au ciment hydraulique, pierres de construction, sable de verrier, argiles réfractaires, argiles à brique, sable à mouler, marne coquillère pour les engrais, ochre, tourbe, dalles, ardoises à toiture, et autres substances, ainsi que des pierres ornementaires et des minéraux d'un intérêt scientifique.

Jugeant d'après les recherches faites et les renseignements procurés jusqu'à 1887. M. Bell regarde la région du N.-O. de la baie d'H. comme étant celle qui promet le plus de richesse en matériaux économiques que l'on puisse exploiter parmi les territoires inexplorés.

Parmi les mammifères terrestres, les principaux sont : l'ours polaire, les renards blanc, gris, rouge et noir, le renne, le loup et le lièvre, le long du détroit et au nord de la baie. Parmi les oiseaux, les espèces les plus abondantes, sont les outardes, les cygnes, les canards et le ptarmigan ou perdrix blanche.

La "faune" et la "flore" observées par F. F. Payne assistant dans le corps météorologique du Canada et alors en charge du poste d'observation à la baie Stupart, sur la côte N.-O. de la sonde sont décrites dans le rapport de 1886. Dans la partie qui regarde la "flore", il y a un tableau qui indique que les boutons des plantes se forment entre le 20 de mai et le 27 de

juin, et les feuilles dans le cours de juin ; les fleurs s'épanouissent en juillet, les graines murissent en août et les plantes dépérissent à partir du 20 août au 15 sept.

D'après les renseignements obtenus on trouve l'épinette blanche et rouge, le sapin, le bouleau, le tremble et le peuplier dans l'intérieur de la région du Labrador, vers le nord, mais à quelque distance de la côte de l'Atlantique et du détroit d'H., excepté le long des rivières et des ruisseaux où croissent ordinairement l'épinette rouge et blanche. Sur le côté O. de la baie d'H., on voit de l'épinette tout le long de la côte, en grandes quantités.

Sur la côte du Labrador, le long de l'Atlantique, les indigènes se groupent d'ordinaire autour des Missions Moraves dont la principale est à Nain, où il sont au nombre d'environ 200 ; cette mission est située à 410 milles au N. de Belle-Ile et à 350 au S. du Cap Chudleigh à l'embouchure E. du détroit d'H. Dans le reste du Labrador sous la juridiction de Terreneuve, il y en a 400, ou un peu plus, suivant le recensement de 1884. Le nombre total des habitants alors était de 4,212 dont 607 Esquimaux.

Le long du détroit d'H. on estime que le nombre des Esquimaux n'excède pas 1500.

Les hommes ont ordinairement une hauteur de 5′ 2″ à 5′ 8″ et les femmes de 4′ 10″ à 5′ 1½″. Leurs familles comptent ordinairement 2 enfants. Leurs principales maladies sont celles des poumons.

Suivant le recensement ecclésiastique de 1881, la population des divers postes de traite et de pêche le long de la côte nord du golfe St-Laurent, de Tadoussac à Blanc Sablon, distance d'environ 676 milles, était de 8,457 personnes dont 3,500 entre Tadoussac et Betshiamitz sur les premiers 77 milles. La population sur le reste du parcours en y comprenant celle de

Betshiamitz était de 4957, dont 1228 sauvages.

Suivant le relèvement du lieut. Gordon de 1886 le havre Churchill de 1000 x 1500 verges d'étendue avec une profondeur de plus de 4 brasses à marée basse, est éminemment sûr. Sa situation pour un terminus de chemin de fer est admirable. Les quais pourraient être construits et le bassin d'eau profonde agrandi à peu de frais. On pourra se procurer toute la pierre requise pour le lestage des quais et des jetées, sur la grève. La nature semble avoir déjà fourni ce qui est le plus essentiel pour établir, en cet endroit, un port de commerce sur une vaste échelle. La glace se forme dans le havre vers le milieu de novembre et se débâcle vers le milieu de juin. Les marées y sont de 8 à 15½ pieds.

Gordon dit que le port Nelson est des plus difficiles et dangereux et que quelque somme qu'on y dépense on ne réussira pas à y mettre les vaisseaux en sureté ; d'ailleurs la brume y prédomine en juillet et août.

La factorerie de York, sur la langue de terre entre les rivières Nelson et Hayes, toujours du côté ouest de la B. d'H. Depuis plus de 2 siècles de 2 à 5 voiliers, en moyenne, fréquemment escortés par des vaisseaux de guerre, sont partis d'Europe et d'Amérique à destination de Fort Nelson ou autres parties de la baie d'Hudson et sont revenus pendant la même saison, avec des cargaisons par la seule voie praticable du détroit d'H.

Le port York se trouve à l'embouchure d'un fleuve qui décharge un volume d'eau double de ceux des bras N. et S. réunis de la Saskatchewan et qui se jette dans la mer, par une dépression étroite des Laurentides dont la chûte est de quelques 700 pds, sur un parcours d'un peu plus de 400 milles, à

partir du point où il débouche du lac Winnipeg, Il est presque à la même distance que l'est Québec de Toronto, de la lisière d'une vaste région fertile, au nord-ouest dont la superficie dépasse 200 millions d'âcres. Les dates de l'ouverture de la navigation sur la rivière Hayes varieut du 9 mai au 1er juin et celles de la clôture du 3 novembre au 9 déc.

Les chemins de fer à la baie d'Hudson : Chemin de fer subventionné : de Winnipeg à un point situé au Port Nelson, ou dans les environs sur la baie d'Hudson, d'une longueur totale de 650 mille—subvention en terres 6,880,000 acres, voir acte du 49 Vict. Chap. 73, 1886 et aussi l'ordre en conseil du 11 mai 1885. Le chemin de fer devait être complété avant le 11 mai 1890.

Chemin de fer projeté du lac Nipissingue à la baie d'Hudson : 1ère section North Bay près de l'extrémité est du lac Nipissingue, 20 milles à l'ouest de la station de Callender sur le C. P. R, au lac Témiscamingue 81 milles—2ème section du lac Témiscamingue au lac Abittibi 94 milles—3ème section lac Abittibi à Moose Factory, baie d'Hudson 175 milles—total de 350 milles. Une compagnie pour la construction de ce chemin de fer a été incorporée en 1884 par l'acte 47 Vict, chap. 80—Cet acte a été amendé par l'acte 40 Vict., chap. 77, 1886 accordant un délai pour l'époque de l'achèvement. Les travaux devaient être commencés le 2 juin 1888, la première section achevée en 1890, la 2ème en 1892 et la 3ème en 1894.

Le lac St-Jean est à 350 milles ou à la même distance du poste de la baie d'H. près de l'embouchure de la rivière Rupert sur la baie d'H., à l'est et au sud de la baie James que le lac Temiscamingue se trouve à partir de "Moose Factory" qui est situé sur le côté Ouest près de l'extrémité de la même baie.

Une ligne droite entre le lac St-Jean et la baie d'Hudson passerait à environ 60 milles au sud-ouest du grand lac Mistassini qui se décharge dans la rivière Rupert dont le volume

est aussi grand si non plus grand que celui de la rivière Saguenay.

Nous venons de voir à grands traits, l'étendue de la baie d'Hudson, ses ressources, son climat, la difficulté d'y parvenir par eau par le détroit de même nom, les projets déjà en voie de réalisation de deux chemins de fer pour y arriver : l'un de 650 milles de Winnipeg au Port Nelson, l'autre de 350 milles partant de North Bay sur la rivière Ottawa au nord du lac Nipissingue pour se rendre an lac Témiscamingue, de là au lac Abittibi et de la à Moose Factory sur la baie James à l'extrémité sud de la baie d'Hudson, — ces deux chemins sont déjà depuis plusieurs années indiqués sur la carte du Canada — et Québec le plus intéressé de tous à la confection d'un chemin pour s'y rendre n'a encore rien fait ; sauf il est vrai que le chemin qui relie maintenant Québec au lac St-Jeau est bien dans la direction voulue.

La distance en ligne droite est de 350 milles, avons-nous dit, et quoique le lac Mistassini s'éloigne de 20 lieues de cette dernière. la voie par Mistassini et la rivière Rupert ne sera guère que de 30 milles de plus ou de quelques 383 milles en tout, et il serait prob blement avantageux d'adopter ce dernier trajet pour profiter chemin faisant des ressources économiques du Mistassini qui est un lac de 100 milles d'étendue, sinon davantage, et de celles des eaux de la rivière Rupert qui relie le lac à la baie James et que l'on dit être très poissonneuse.

On a déjà prêté à M. Beemer notre vaillant entrepreneur de chemins de fer et qui vient de mener à bonne fin celui du lac St-Jean, celui de Charlevoix et va compléter bientôt celui du lac St-Jeau à Chicoutimi, le projet de mettre à l'étude ce chemin de la baie James. Venons lui en aide, si c'est le cas, et que la Province de Québec plus intéressée en ce sens que ne peut l'être le Gouvt. Fédéral qui sans doute nous fera nécessairement un octroi, comme il en a fait aux chemins déjà men-

tionnés de Winnipeg et du lac Népissingue ; que le Gouvt. de Québec, dis-je, mettre la main à la roue dans les intérêts non-seulement de Québec mais de la province tout entière à la quelle les moyens commencent à manquer de pourvoir à ses besoins, de trouver un débouché pour ses produits, de l'ouvrage pour les désœuvrés.

Allons-nous donc plus longtemps nous laisser manger l'herbe sous les pieds par les habitants des Etats-Unis qui nous passent devant pour exploiter les ressouces d'une mer intérieure située sur le sol même du Canada et qui est pour le moins autant du ressort de la Province de Québec que de celle d'Ontario puisque la ligne de division entre les deux provinces bifurque la baie, et dont l'exploitation devrait être acquise plutôt à Québec qu'à Ontario qui est de beaucoup plus riche que Québec sous tous les rapports et n'a pas besoin de cette source additionnelle de profits pendant que Québec en a le plus grand besoin.

Le premier pas à faire serait pour le Gouvernement Local par l'intermédiaire du Fédéral de mettre fin de suite à l'exploitation des pêcheries et autres ressources de la Baie d'Hudson par nos voisins les Américains qui ne payent pas et n'ont jamais payé un seul sou au Canada depuis près de 50 ans qu'ils naviguent, sans aucun droit, dans nos eaux.

Qu'on se rappelle qu'il y a quelques années la pêche à la baleine était une industrie importante dans le golfe St-Laurent où pas moins de dix vaisseaux y étaient engagés, mais que après que droit fut acquis aux Américains de pêcher dans ces eaux, ils ont eu très peu de temps complètement détruit cette pêche en chassant du golfe le poisson par les moyens mêmes employés par eux pour le capturer : bombes explosibles et autres méthodes inavouables.

Le lieut Gordon dit : "Malgré que cette industrie (la pêche de la baleine dans la baie d'Hudson) est encore comparative-

ment peu importante, je suis persuadé, que vu les profits considérables qu'ont réalisés ceux qui y sont engagés, les facilités pour sont extension, et l'attention toujours croissante que l'on commence maintenant à donner aux ressources de la région de la baie d'Hudson, il n'y a aucun doute qu'un plus grand nombre de vaisseaux y sera attiré avant peu. Je suis certain, continue-t-il, qu'il y a dans ces eaux des baleines en très grand nombre, par le fait qu'on les a constamment rencontrées pendant les courses du Neptune dans la baie, et parceque autant que je puis le savoir, jamais un de ceux engagés dans la capture n'a eu à s'en retourner sans avoir une bonne cargaison, La barque "George et Marie" Capt. Fisher, du Connecticut. hiverna à l'Ile de Marbre durant la dernière saison, sortit de la glace le 7 juin dernier et réussit à prendre trois baleines dans la baie d'Hudson même avant de se rendre au "Welcome" ; et si l'on considère que 5 à 6 de ces mammifères complèteraient sa cargaison, il est facile de voir que cette pêche est loin d'être sur le déclin. Pour la Cie de la B. d'H. c'est la pêche au marsouin qui est la plus étendue. Le lard (blubber) de ces mammifères pèse de 250 à 400 lbs et produit en abondance la plus belle huile.

Gordon remarque encore et recommande que dans tout traité de réciprocité qu'on pourrait faire avec les Etats-Unis, une allouance devait être faite pour la grande valeur des pêcheries de la Baie d'Hudson.

Si, dit-il, l'on doit permettre aux baleiniers américains de continuer à pêcher dans ces eaux, des arrangements devraient être faits par lesquels le Canada recevrait un équivalent substantiel pour le prévilège. Je suggèrerais, continue-t il, qu'à moins d'une large compensation pour le privilège, le Gouvt. Canadien devrait réserver le droit de décréter et mettre en vigueur des règlements capables d'empêcher la destruction de ces précieux mammifères et leur disparition de nos eaux arctiques.

Voici ce que dit l'Hble. M. Nantel ministre des Tr.-P. de la Pr. de Q. dans son rapport pour 1892. Voir page V, du dit R.

Le chemin de fer Montréal et Occidental sera construit l'an prochain jusqu'à la chûte aux Iroquois, c-à-d. jusqu'au centre des diverses paroisses nouvelles fondées par le curé Labelle. La compagnie se propose de pousser ses travaux jusqu'au lac Nominingue et de la jusqu'au lac Témiscamingue, où elle ferait jonction avec le chemin de fer de colonisation du lac Témiscamingue, dont les travaux seront terminé l'an prochain, d'après l'information que le département en a reçue des autorités du Pacifique Canadien. Si ce projet se réalise, le côté Nord de la vallée de l'Outaouais sera traversé par une voie ferrée dans sa partie la plus riche, si on l'étudie sous le triple rapport des mines, des forêts et de l'agriculture.

Il y a à dire quelques mots, maintenant, de la baie James plus spécialement dont ne parle point le lieu. Gordon, les études de ce dernier se rapportant surtout au détroit d'Hudson et à la possibilité d'écouler par cette voie d'eau les ressources de la baie d'Hudson. Cette information nous est acquise dans le rapport de M. l'arpenteur Ogilvie du 20 janvier 1891, à l'Hble Ministre de l'Intérieur à Ottawa, par le quel M. Ogilvie avait été chargé d'explorer la route par les lacs Témiscamingue et Abittibi et par la rivière Abittibi.

M. Ogilvie après quelques pages de son rapport données aux observations astronomiques nécessaires pour établir les latitudes et longitudes des points importants du parcours, fait le récit de son voyage à partir Matawan sur la rivière Ottawa jusqu'au lac Témiscamingue partie par eau et partie par chemin de fer de la Cie de Colonisation du lac de ce nom ; c-à-d. que les portages sur ce parcours de 35 milles sont remplacés par des sections de voie ferrée dont la première, à 4 milles de Matawan, est de ½ mille de long ; le second, à environ 8½ milles de Matawan, aussi par une section de chemin de fer d'un demi

mille de longueur ; le troisième, à environ 12 milles de Matawan, d'une longueur d'un quart de mille. La dernière section de voie ferrée de six milles de parcours se trouve entre la tête du lac "sept lieues" qui n'est qu'une expansion de la rivière Ottawa et le pied du lac Témiscamingue, sur le quel lac il y a déjà, paraît-il, une demi douzaine de bateaux à vapeur.

M. Ogilvie nous conduit ensuite de lac en lac, de portage en portage, de rivière en rivière jusqu'au lac Abittibi, puis par le lac Abittibi et la rivière de ce nom jusqu'à Moose River (rivière au caribou) et enfin à la baie James, avec récit circonstancié des distances, des rapides, des chûtes, des ressources économiques du parcours : minéraux, faune, flore et poisson.

La Baie James qui fait partie, la partie la plus au sud, la plus voisine de nous, de la B. d'Hudson, mesure 160 milles de largeur d'E. à O. sur une profondeur de 260 milles du sud au nord où l'on tombe dans la B. d'H. proprement dite. Elle est donc d'une superficie de plus de 40,000 milles carrés ou de 2660 fois aussi grande que le havre de Québec. Il y a dans cette baie quelques iles dont la plus grande Agooniska mesure près de 70 milles de longueur. La distance de Moose Factory, où doit aboutir le chemin de fer de Matawa, Témiscamingue et Abittibi est à 120 de Rupert house où la Cie a encore un poste comme elle en a un à Eastmain à 60 milles plus au nord sur le côté est de la Baie. J. Rupert house est située sur la rivière Rupert, décharge du lac Mistassini et c'est de là que se distribuent tous les agrès nécessaires aux autres postes de la Cie. autour de la baie James.

Entre les postes Moose et Rupert et jusqu'à Eastmain, le littoral de la baie est plus élevé et presque à un même niveau, le sol sableux plns ou moins et le bois de moyenne futaie excepté dans le voisinage des rivières où il devient de plus grande taille. Une des rares côtes autour de la baie dite

Shernicks Mount s'élève à la hauteur de 600 pieds, c'est la plus élevée des environs ; plus à l'intérieur il y en a d'autres mais de moindre altitude.

Aux postes Moose et Rupert dit Ogilvie comme aux autres postes que j'ai visités, la Cie a des jardins où elle récolte toutes les patates dont elle à besoin. D'autres légumes y sont cultivés en quantités assez considérables, mais les melons, tomates, concombres n'y mûrissent point, la saison des chaleurs n'y étant pas assez longue, et d'ailleurs à Québec même il y a des annees où les tomates et le tabac ne peuvent le faire non plus, lorsque les gelées d'automne nous arrivent trop tôt.

Le raisin de Corinthe (currants, vulgairement appelé gadelles dans nos campagnes) rouge et noir y réussit aux deux endroits et est bon de grosseur et de qualité ; et l'on trouve les fraises et framboises sauvages et groseilles tout le long de la côte et jusqu'à East Main si non plus loin. Mais ces fruits y mûrissent plus tard qu'à Ontario, ou vers la fin d'août, les groseilles une semaine ou deux plus tard. Les bluets se trouvent en quantité tout le long de la côte et comme l'on sait c'est un fruit précieux, nourissant et qui se conserve bien et fort longtemps à une assez basse température.

A tous les postes autour de la baie se trouvent des bêtes à cornes en nombre considérable, de forte stature et d'une apparence qui ne le cède en rien aux animaux d'ici. A East Main on fait l'élevage des bestiaux et moutons pour de là les distribuer aux autres postes autour de la baie, soit comme bœuf et mouton ou comme vaches laitières. Ces dernières n'ont pour pâturage qu'une herbe grossière, un foin que l'on récolte sur des bas fonds submergés à haute marée. Le foin se coupe entre marées, on le charge à bord de chaloupes qui tiennent de 5 à 6 tonnes chacune pour le transporter à destination où on le met en meule après l'avoir faitsécher au soleil comme on le fait ici. Les prairies de Rupert House sont à quelques 4 milles du poste ; on y emmagasine le foin sur des planchers érigés à une hauteur convenable pour que la marée haute ne les atteigne point et il y a autour de la baie de nom-

breuses prairies que l'on peut utiliser de la même manière.

Les ressources forestières de la baie James ne sont point de nature à prêter à un commerce bien lucratif. Le bois y est d'ordinaire de petit diamètre sauf sur les rivières où il y a des épinettes d'une quinzaine de pouces de diamètre, du pin, du sapin, du bouleau ; mais pour tous les besoins de constructions ordinaires : maisons, granges, etc., il y a en quantité les grosseurs requises et les sites à moulins pour le scier ne manquent point sur les rivières qui se déchargent dans la baie. Il ne manque point non plus de bois de chauffage pour de longues années à venir.

Il ne parait point y avoir dans le voisinage du poste Rupert autre chose d'une valeur économique qu'un granit rouge-gris de très belle qualité qui s'y trouve en lits massifs offrant toute la pierre à bâtir qui puisse y être requise et dont on peut extraire des blocs de toutes dimensions voulues. Ce rocher est connu sous le nom de " Red Rock " et se trouve à l'est de la baie à mi chemin entre les postes Rupert et East Main. On dit ce granit très beau et approprié à faire des monuments et à des fins d'ornementation.

On pourrait dire que les seules ressources du district autour de la baie consistent en ses pelleteries de castor, marte, loutre, renard, vison, lynx, ours noir, loup et ours blanc. Le menu fretin ou petit poisson de la baie consiste en petit poisson blanc, truite, brochet, etc. Le gros poisson est le marsouin blanc dont l'éclat fait superbe contraste avec les eaux noires de la baie, et comme il a de 12 à 18 pieds et plus de longueur on le voit très loin quand il vient à la surface pour souffler.

En fin de compte il ne parait point que les pêcheries de la baie James puissent à elles seules motiver de grands frais pour les exploiter ; mais il en est autrement de celles de la baie d'Hudson proprement dite comme je l'ai déjà fait voir, et si c'est le cas, leur écoulement par chemin de fer, voie de terre jusqu'à Québec et de là chez nous et à l'étranger serait évidemment plus prompt, plus facile, plus expéditif et par conséquent plus lucratif que par la voie d'eau du détroit d'Hudson, puisque

un baleinier ne peut faire son voyage, sa pêche, sa cargaison qu'une fois tous les deux ans; tandisque par la route projetée du lac St-Jean, Mistassini et Rupert, chaque vaisseau engagé dans la pêche des cétacés ferait au moins deux cargaisons par saison, peut être trois, quintuplant ainsi du coup les profits de l'entreprise.

Les vaisseaux requis, construits ici comme par le passé, se rendraient avec leurs équipages à la baie d'Hudson par le detroit de même nom ; mais au lieu d'avoir à en risquer tous les ans les périls pour y aller et en revenir, mouilleraient ou se mettraient en hivernement dans la baie James, où leurs équipages se bâtiraient, logeraient leurs familles qui, avec les bestiaux, porcs, vaches et moutons qu'elles y élèveraient, les patates et autres légumes, fruits, etc. qu'elles y cultiveraient et l'abondance de gibier, canards et oies sauvages qu'elles y tueraient au printemps et mettraient en salaison, y passeraient utilement et agréablement leur temps.

Pêche à la baleine

L'Angleterre de 1860 à 1886, période de 27 ans et malgré le petit nombre de vaisseaux engagés dans cette industrie a fait £1,634,624 stg.= $8,173,120.00 ou une moyenne de $302,710.00 par année. Le nombre de baleines prises sur les côtes du Greenland n'a été que de 8 par année en moyenne mais de 82 dans le détroit de Davis, total de 2478 baleines en 27 ans, valeur moyenne de $3,330.00 par baleine.

Le baleinier anglais est d'orninaire de 400 à 500 tonneaux. On le blinde à l'extérieur à la ligne de flottaison, et pour prévenir les effets tranchants des glaces, d'une armure en bois d'Australie d'une grande dureté, appelé " iron bark " écorce de fer.

Sous le plancher de bas de la cale se trouvent placés quelques 50 réservoirs en fer pouvant contenir chacun 25 barils d'huile, ensemble de 200 à 250 tonnes.

Chaque baleinier a huit chaloupes et de 50 à 60 homme-

composent l'équipage. Ses depenses mensuelles en mer sont de £500 ou de $2,500 par mois.

Le baleinier coûte au complet £17,500.00 ou $87,500.00. Il a un engin auxiliaire de 75 chevaux-vapeurs.

La chaloupe baleinière a 27 pieds de longueur, 6 de large, 2½ de profondeur. Chaque chaloupe à de 600 à 800 brasses de cordes de ⅞ de pouce de grosseur ou diamètre ou de 2¾ de circ. Sur le devant de la chaloupe est un petit pont ou ponceau où est installé un canon pour servir à lancer au besoin le harpon. Cet instrument est monté sur un pivot pour pouvoir se diriger dans un sens quelconque.

Lorsque du " nid de la corneille " le " crow's nest " ainsi appelé et qui n'est autre chose qu'un baril qu'on attache au haut d'un mat, on aperçoit une baleine, une des chaloupes part de suite à sa poursuite en ayant soin de ne pas se hasarder dans le rayon visuel de la baleine. A 25 pieds si c'est à la main, à 75 pieds si c'est au canon, on lui décoche le harpon qui lui pénètre les flancs, et barbelé qu'il est comme une flèche, ne peut ensuite s'en détacher. A la tige du harpon qui est en fer de ½ pouce et de quelques 6 pieds de longueur est attaché avant de le décocher l'extrémité libre de la corde enroulée, à l'effet voulu, sur un fuseau pour en permettre le débit à demande.

La baleine dès qu'elle se sent atteinte, part comme une flèche, elle se dirige en descendant vers le fond de la mer où, si le fond n'est éloigné que de 400 à 500 brasses, elle va assez souvent, avec sa vitesse acquise, se heurter, se briser la machoire. Au bout de 30 à 40 minutes, force lui est de revenir à la surface pour respirer ou souffler comme on dit.

Dans l'intervalle d'autres chaloupes se sont mises de la partie et lorsqu'elle reparait à la surface lui lancent des harpons. Elle part une seconde fois, mais avec moins de vitesse, elle a perdu de son sang, elle s'affaiblit, elle s'éloigne

moins et revenant une troisième fois à la surface, son mouvement plus lent permet aux chaloupes de s'en approcher de plus près et de lui viser les poumons, la région du cœur.

Alors on la tue, on l'amène le long du flanc du vaisseau : on l'y attache en lui passant plusieurs cordes qui du pont du vaisseau lui font le tour du corps et remontent aux bastingages pour y passer dans des rias qui en permettent la manœuvre.

On se met ensuite à dépecer le monstre qui de 50 à 60 pieds de longueur qu'il atteint, a les flancs garnis d'un à deux pieds d'épaisseur de lard qu'on lui enlève par bardons chacun de 1000 à 2000 livres, pour les haler sur le pont, les réduire en morceaux d'un pied à peu près, les consigner aux réservoirs de la cale du vaisseau dont on a déjà parlé. A mesure qu'on fait à la mammale une raînure le long du corps, sorte de fossé ou d'excavation longitudinale, on la tourne peu à peu sur elle même au moyen des cordes que je vous ai dites, on lui enlève de nouveaux filets ou bardons de lard et jusqu'à ce qu'enfin on l'en ait complètement dépouillée. Puis viennent les fanons dont il y a autant de quintaux que de tonneaux pesant d'huile. et dont la valeur est au moins égale à celle de l'huile, quelque fois beaucoup davantage.

C'est une pêche quelque fois dangereuse et toujours émouvante que celle de la baleine : la pêche du saumon en donne une idée en miniature puisque comme la baleine, le saumon du moment qu'il se sent pincé, s'élance, revient, repart et que ce n'est qu'au bout d'une demi-heure qu'il s'est assez affaibli pour pour que l'on puisse et souvent avec peine, avec effort le capturer. Prendre la baleine est affaire d'une heure à une heure et demie et il faut être sur le qui-vive et savoir en approcher ; car, plus d'une fois, avec la force qu'on lui connait, elle a mis en pièces d'un coup de sa queue la chaloupe qui la poursuivait. et avec perte de vies ou au grand risque de l'équipage. Sa vitesse est énorme, elle atteint dit on jusqu'à 50 milles à l'heure, deux fois celle d'un vapeur océanique, elle tiendrait tête à une locomotive lancée sur la voie avec un mouvement de progression de près d'un mille à la minute ; aussi faut il

que la corde attachée au harpon puisse se dérouler sans encombre, puisque le moindre arrêt, le moindre obstacle au dévidage du fuseau ferait casser la corde et perdre la baleine, ou entraîner et sombrer la chaloupe et l'équipage.

Dans les 27 ans dont je vous ai parlé — je prends ces chiffres dans la dernière édition de l'Encyclopédie britannique — l'huile à varié £1.18 £2.10 ou de $5.25 à $12.00 le quintal — 5 à 11 cts la livre ou 50 à 110 le gallon. Les fanons ont varié de £18 à £110 ou de $90.00 à $550.00 soit de 80 cts à $4.91 la livre et sont devenus aujourd'hui si précieux qu'on ne s'en sert plus, comme par le passé pour les parapluies et les corsets où on les remplace par des lames d'acier, réservant la baleine pour le polissage de la soie et autres fins.

Vous pouvez voir de ces fanons, machoires de baleine, au musée de l'Université Laval où elles sont de taille à y laisser passer un carosse, voiture à deux chevaux, et elles atteignent quelquefois les dimensions sinon des portes, au moins des poternes de la porte St-Jean. Ces fanons, lames cornées que la baleine a dans la bouche et qui lui servent à retenir les petits poissons dont elle se nourrit, se composent quelquefois de plus de 500 lames, à fibres parallèles dont on fait un très grand usage dans le commerce, pour la manufacture des brosses, des balais, etc.

Lors de l'introduction de la baleine en 1708 on la payait £700 la tonne — $3,500.00. Durant ce siècle le prix en a varié de £350 à £500 le tonneau, mais au 19ème siècle elle est descendue à £25. Plus tard elle est remontée à £200 et £300 mais avec la diminution dans la pêche du cétacé qui la fournit, on paye aujourd'hui jusqu'à £1,500 — $7,500.00 la tonne et davantage pour la baleine du Groenland.

Il y a trois sortes de baleines : celle que l'on obtient du cétacé de même nom que l'on capture sur les côtes du Groenland, dite baleine franche, balaena mysticetus, la plus estimée ;

celle des mers du Sud, produit de la baleine noire, balaena australis ; celle enfin de la baleine du Pacifique, balaena japonica (du Japon). Les lames des fanons pour les préparer pour le commerce sont bouillies pendant quelques 12 heures jusqu'à ce que la substance soit devenue tout à fait amollie et c'est dans cet état qu'on la sépare en tiges ou rubans de la largeur, de l'épaisseur voulues et même en filons ou filaments de la ténuité d'un cheveu suivant les usages que l'on veut en faire.

Le chacalot est le cétacé, la baleine, qui donne l'huile dite spermaceti. On le chasse toute l'année dans les mers tropicales. Avant la guerre d'indépendance des Etats-Unis ou en 1774, une flotte de pas moins de 370 vaisseaux poursuivait cette pêche, et en 1846 pas moins de 735 vaisseaux avec un tonnage de 233,199 tonneaux — moyenne par navire de 315 tonnes — y étaient engagés

La tête du chacalot qui est un odontoceti — c-à-d. qui a des dents—a une longueur de quelques 14 à 20 pieds ou du tiers du corps du cétacé, est très haute et de massive structure tronquée en avant, et doit cette grosseur immense et forme remarquable surtout à une accumulation d'un tissu singulièrement modifié de matière grasse qui remplit la grande cavité sur la surface supérieure du crâne. L'huile contenue dans les cellules de cette énorme cavité, après le raffinage qu'on en fait en le faisant bouillir, produit ce que l'on appelle le blanc de baleine, et l'épaisse fourrure de lard qui couvre de toutes parts le corps du poisson, ou de la mammale plutôt, car les baleines, les marsouins, les dauphins ne sont point des poissons, mais des êtres vivipores ou dont les petits viennent au jour comme ceux des autres mammifères ; l'épaisse couche, dis je de lard ou de panne (blubber en anglais) qui enveloppe de toutes parts le monstre marin donne la précieuse huile que l'on connait et qui valait en 1882 £55 ou $275 00 la tonne — 12 cts. la livre ou $1.20 le gallon.

La mâchoire inférieure de ce cétacé a de chaque côté, de 20 à 25 grosses dents de forme conique qui fournissent de l'ivoire de bonne qualité. L'ambre gris, substance ainsi appelée, autrefois employée dans la médecine et maintenant dans la parfumerie, est une concrétion formée dans l'intestin de cette baleine et que l'on trouve flottant à la surface des mers qu'elle habite. On en reconnait l'origine et la pureté, c-à-d. que l'on sait que c'en est par la présence des mandibules cornées des céphalopodes dont se nourrit la baleine.

Le baleinier américain est, comme je l'ai dit, de quelque 300 tonnes de jaugeage seulement et son équipage n'est que de 30 hommes en moyenne et en cela, comme l'on voit, de moitié plus économique que le baleinier anglais avec ses 400 à 500 tonnes et son équipage de 40 à 50 mains.

Mais il y a encore à parler du baleinier norvégien, le plus économique de tous. Le trait saillant de la pêche à la baleine que fait le norvégien est l'usage du harpon explosif qui tue l'animal, en le frappant, pour ainsi dire. Le harpon qui pèse 123 livres et est chargé d'une cartouche contenant $\frac{3}{4}$ d'une livre de poudre, est lancé par un canon de $4\frac{1}{2}$ pouces de diam. à la bouche avec calibre de 3 pouces, pesant 15 quintaux et dont la charge est d'une livre de poudre.

Le vaisseau servant de chaloupe baleinière est un vapeur de quelques 80 tonneaux et de la force de 30 chevaux-vapeur. Ce vaisseau sert non seulement à porter le canon et à poursuivre et capturer la baleine, mais aussi à la remorquer à terre où l'on en utilise non seulement l'huile et les fanons mais aussi la chair, les os pour en faire de l'engrais et ne rien perdre. En 1885, les Norvégiens tuèrent 1300 baleines et en 1886 plus de 1700 et cela avec une flotte de seulement une trentaine de vaisseaux ou de 43 à 56 baleines par saison pour chaque vaisseau ; et ce que fait le Norvégien chez lui le Canadien peut le faire à la Baie d'Hudson.

Toutes ces données ne sont point pour rien, mais pour en venir à établir sur une base certaine et à laquelle on puisse se fier, les profits d'un baleinier, d'une baleinière si vous voulez, enfin de la pêche à la baleine ; car pour démontrer l'utilité, la nécessité d'un chemin de fer à la baie d'Hudson, il faut établir non seulement qu'il y a des profits à y faire, mais des profits assez grands, assez considérables pour payer en même temps le coût annuel de cette industrie, c-à d. l'intérêt sur le capital à y affecter, les frais de gestion, l'intérêt sur le coût de construire le chemin, de le faire fonctionner, et laisser encore un dividende suffisant sur le capital pour que ça vaille la peine de se lancer dans une semblable entreprise. Gordon a évalué à pas moins de $18,000.00 aux prix actuels de l'huile et des fanons etc., les matières économiques à tirer d'une baleine de 50 à 60 pieds ; mais tenons-nous en pour être du bon côté à l'évaluation basée sur une moyenne de 25 ans de $47,000.00 par vaisseau par année.

Or ces vaisseaux de la Nouvelle Angleterre qui depuis 40 ans fréquentent les eaux de la baie d'Hudson, partent en juillet de New Bedford et de New London Etats du Massachussets et du Connecticut pour hiverner, comme je l'ai déjà dit, à l'île de Marbre au fond de la baie, faire leur pêche le printemps suivant et n'être de retour qu'à l'ouverture de l'année suivante.

Voilà donc qu'il leur faut 2 ans pour une seule cargaison, et étant donnés les retards et dangers d'une navigation arctique, aller et revenir à travers un détroit qui a au moins 500 milles en longueur, qui n'est ouvert que de 3 à 4 mois sur les 12 mois de l'année, et même durant ces mois toujours obstrué par les glaces et glaciers, et où il faut procéder non à l'aiguille mais à la sonde ; je dis qu'étant donnés ces éléments retardateurs, il leur serait impossible de compléter leur voyage, leur cargaison, la même année.

Je viens donc résoudre ce problème de quadrupler du coup

les profits sur une cargaison, et qui sont déjà très grands, en quadruplant le nombre de voyages, le nombre de cargaisons : voici comment—je l'ai déjà exquissé à grands traits—en construisant ici, au Canada, à Québec surtout, à Halifax, etc. la flotte voulue de quelque 100 vaisseaux de 300 tonnes à 350 tonnes, en les équipant de tous les agrès nécessaires, chaloupes et instruments de pêche, réservoirs à huile etc. et en les ravitaillant pour un an ou deux ou trois. Ces vaisseaux se rendraient par le détroit d'Hudson à la baie de ce nom pour ne plus en revenir, pour y hiverner et y faire 4 pêches contre une, deux par années, car il est connu qu'il y a la pêche du printemps comme il y a la pêche d'automne.

Mais ce serait une vie par trop ennuyeuse, une vie qui deviendrait à la longue insupportable si le curé, le missionnaire et le clocher du village n'étaient point là, à la vue duquel on se retrempe. Et encore, rien que le curé et tout aimable qu'il soit ce n'est pas assez — vous l'avez deviné Mesdames, Dieu l'avait deviné du temps d'Adam, eh bien, oui, c'est vous qu'il faut, c'est la femme, c'est la famille, ce sont les petits pieds d'enfants battant le parquet, leurs petites voix d'oiseaux ensoleillant le tout, c'est l'hiver passé au milieu des siens, c'est tout un village qu'il faut, le boucher, le boulanger, le cordonnier, le ferblantier et le reste, c'est le bureau de poste, la mairie, le presbytère, l'école des filles, celle des garçons, plus tard peut être le collège, le couvent, un juge de paix, un magistrat, le notaire, l'avocat, le médecin.

Je vous ai déjà dit que la saison, la température de la baie James — sur le littoral du quel on bâtirait la ville, avec en face les bassins pour y mettre les vaisseaux en hivernement — n'est pas inférieure à celle de Rimouski, de Québec même, disons le.

A l'appui de ceci, M. Scott, gérant du chemin de fer du Lac St-Jean, m'informe que le géologue Bell qui a passé toute une

longue saison dans la baie James lui a dit qu'il s'y était baigné dans la mer tous les jours sans en excepter un seul, de juin à septembre inclusivement et vous avez pu voir par les journaux d'Ontario et le *Montreal Gazette* du 28 février dernier que lors des funérailles de l'évêque Horden, missionnaire au Moose-factory, et qui ont eu lieu en janvier dernier, " le temps était chaud et printanier."

Voici maintenant des extraits d'une lettre du Révd Père Nedelec O. M. I., missionnaire indien. Il dit :

1 — Le pays est en général habitable, sauf quelques endroits de la côte de l'Est de la baie, mais de ce même côté la pêche est bonne.

2. — A l'exception de quelques endroits épars du littoral de la baie, on y cultive toute espèce de grains, hors le blé et le sarrasin ; de plus les légumes et les fruits y réussissent.

3. — Je trouve difficile de dire quelle population pourrait soutenir ce territoire. Il y a de l'espace pour des millions avec une agriculture améliorée et le développement des industries.

4. — L'extrême chaleur est de 100 ° et le maximum du froid de 50 ° (comme au Manitoba). La température moyenne de janvier y est de 3° seulement (au-dessous de zéro je suppose).

5. — En quelques endroits, le climat est supérieur à celui du nord de l'Allemagne, de la Pologne, de la Norvège, du nord de l'Ecosse, du Lac St-Jean, de Terre-Neuve. Ci et là les ressources naturelles sont magnifiques, ailleurs elles le sont moins. Comme règle générale, la baie ressemble à Québec et au district du lac St Jean. Tout ce que je puis dire, ajoute M. Nedelec, c'est que le pays est plus vaste et plus habitable qu'on ne saurait se le figurer.

6. — Le sol est en général de nature argileuse, voir ' Les relations des Jésuites " voyage du Lac St-Jean à la Baie d'Hudson — Proulx. Voir aussi les rapports de Bowen, magistrat stipendiaire, des Iles Manitoulines, Ontario, favorables.

7. — Entre le lac Témiscamingue et la hauteur des terres, pin blanc et rouge, l'épinette et le bouleau abondent ; du côté opposé, l'épinette, le bouleau, le cèdre.

8. — Voir rapport du Dr Bell, géologue, quant aux minéraux.

9. — Les animaux à fourrure, les oiseaux et les poissons en quantité : aussi la baleine, voir le rapport du lieut. Gordon de 1885-6-7.

10. — L'épaisseur de neige qui y tombe n'est pas excessive.

Telle est la baie d'Hudson dit le missionnaire, et il termine en ajoutant : Qu'était le Canada il y a 200 ans ? Qu'étaient les Etats-Unis ? Dans mon opinion, ce serait une bonne chose que la Province de Québec prit possession de cette partie de la Baie d'Hudson qui lui appartient, On devrait y installer des établissements d'Acadiens. Ce sont des gens vraiment faits au pays et quand les ressources du pays seront développées, et qu'on en aura les moyens, l'on devrait y envoyer de Québec un bateau à vapeur pour explorer et développer davantage le pays, en attendant le chemin de fer par la vallée du St-Maurice.

Le Dr. Bell s'exprime ainsi en 1887 : (Géologue de l'expédition).

Une partie considérable du territoire, au sud de la Baie James, est propice à la colonisation.

Les températures d'été et d'hiver ressemblent à celles du comté de Rimouski. Les étés ne sont point aussi chauds, ni les hivers aussi froids qu'à Winnipeg.

Il y tombe en moyenne 3 pieds de neige, c-à d. beaucoup moins qu'à Québec.

Les patates et autres légumes de terre y viennent bien. Le foin y pousse spontanément et d'une manière luxurieuse, l'orge y réussit et en un mot cette région est capable de produire tout ce qu'on peut produire à Rimouski. La région est aussi bien adaptée à l'élevage des bestiaux.

Le pin blanc et rouge croissent dans la partie Sud du Moose factory, mais le bois le plus en abondance est l'épinette blanche

et noire, l'épinette rouge, le cèdre blanc, bouleau, sapin et peuplier. Il y a aussi un peu d'orme et de frêne.

Parmi le poisson que l'on trouve dans la Baie James est un beau poisson blanc, truite du Lac Supérieur, truite de mer, saumon, morue de roche (rock cod), le caplan, etc. ; à part des poissons strictement d'eau douce, comme la truite, le brochet, etc.

Si l'on faisait un chemin de Québec à la Baie James, c'est l'embouchure de la rivière Rupert que l'on devrait viser. Un vapeur qui de là cotoierait la baie du Côté est aurait en été ses attraits pour les touristes du Canada et des Etats-Unis. C'est ma propre expérience qui me porte à le déclarer.

Voyons maintenant ce qu'en dit le Rév. Père Lacasse que nous connaissons mieux pour l'avoir souvent vu au milieu de nous et assisté à ses conférences.

Ce territoire est très propice à la colonisation et le terrain y est de première classe. Les patates et tous les légumes y réussissent. Le bœuf y est excellent. Le foin naturel y est en abondance. Les canards et les oies sauvages abondent au nord de Moose factory. On y tue annuellement 36,000 oies pour servir de provisions à la Cie. C'est là le nombre que les sauvages ont à fournir,

L'éturgeon abonde dans les rivières ; et sur le littoral est, à 30 milles de terre on trouve en grande abondance le marsouin et tous les poissons qui se rencontrent dans les eaux du golfe St-Laurent.

Je n'hésite aucunement à recommander la construction d'un chemin de fer de Québec à la Baie James. Les indiens disent aussi que le terrain vers le Lac Mistassini est bien uni avec un sol argileux.

Je crois que l'on pourrait comparer ce pays à l'Allemagne en Europe. Le climat ressemble à celui de Kamouraska, avec les mêmes fleurs et fruits sauvages, tels que framboises, fraises, groseilles, atakas, bois de genièvre etc.

A Moose factory il y a de magnifiques jardins. — La glace quitte les rivières à la fin d'avril et la baie est navigable du 5 au 17 de mai, et ferme du 1er au 20 novembre. La marée la plus haute est de 10 pieds.

Sur trois mille hommes — 100 vaisseaux à 30 hommes — j'en suppose 1000 de mariés, chacun un logement (un appartement, comme l'on dit à Paris) de 3 à 5 pièces, un hangard pour le bois, une étable pour la vache, un jardin potager, une pièce pour les patates ; et, partant de la première chute de la rivière Rupert, car il faut à cet effet une hauteur peu considérable, le littoral étant presque à fleur d'eau de la baie, un aqueduc, un robinet d'eau douce par chaque famille.

Les autres 2000 hommes seraient confortablement logés, qui dans leurs vaisseaux au port, qui dans leurs campements, et au lieu de passer tout leur temps comme on le fait ici à jouer aux dames, aux dominos, exploiteraient en hiver ou durant leurs loisirs les superbes carrières de pierre ; le granit rouge dont je vous ai parlé il y a un instant, et dont on ferait les solages, les cheminées, les fours à cuire, les fournaux à chaux, les fondations d'un ou de plus d'un moulin à scie etc., les vidanges de la carrière pour le lestage des quais, et tout cela en dirigeant sur Québec, sur Montréal les beaux blocs de granit capables de faire des monuments, des édifices, des constructions quelconques, faisant ainsi le profit du chemin, celui des ouvriers y employés, le bonheur de tout le monde.

On y construirait des chaloupes ou radeaux pour aller à la cueillaison du foin, la fenaison de grève qui—je vous l'ai dit—vient spontanément et arrosé qu'il l'est à chaque marée, a ce petit gout de salin que les animaux aiment tant.

Si je possédais l'imagerie des mots, je vous en ferais, ce me semble, un portrait si ensoleillé que chacun de vous, chacune se croirait déjà en air d'y aller ; mais avant de partir, avant d'abandonner son chez-sci tout humble, tout pauvre qu'il puisse être, faut en venir à un calcul qui motive le départ.

Eh bien donc. Du lac St-Jean au lac Mistassini 173 milles, de là à la baie James 207 milles — ensemble 380, ce qui à $12,000 00 par mille (car le parcours est moins montueux de beaucoup que celui des Laurentides) y compris voies d'évitement, télégraphe etc., ... $4,560,000

20 stations, une à chaque 20 milles, cest suffisant pour commencer		10,000
Equippement ou roulant — 19 locomotives à $10,000.00		190,000
Wagons de première et seconde classes, wagons à fret et à bagage, chars plateformes, charrues à neige etc		57,000
Ajouter pour usines, réservoirs, tables tournantes, chars à bras, hangarage ateliers, magasins, etc...		183,000
Coût probable du chemin		$5,000,000

Coût annuel du chemin : Intérêt à 5 o/o sur le coût du chemin porté à $5,000,000...		$250,000
Salaire ou gages des opérateurs de télégraphe, gardiens des stations, ingénieurs, chauffeurs, conducteurs, serre-freins	$39,000	
10 hommes par chaque section de 20 milles pour réparer la voie et la tenir libre de neige	40,000	
Gardiens des réservoirs	4,000	
50 mécaniciens dans les usines	15,000	
Combustible soit pour les 19 engins ou locomotives	38,000	
Contingents et imprévu	54,000	
		180,000
Coût annuel		$440,000

Sur ce coût annuel possible de $440,000, il est plus que probable que l'on sauverait encore $40,000.00, dont $25,000.00 en effectuant l'emprunt nécessaire à 4½ o/o au lieu de 5 o/o, et

en économisant sur le transport d'hiver qui, vu la nature de l'industrie, pourrait se réduire à une fois par semaine ou même moins que cela, de décembre à mars de chaque année.

Installation de pêche

100 vaisseaux équipés au complet avec chaloupes, instruments de pêche,agrès, de 300 tonneaux à peu près à $50.00 la tonne ou $15,000.00 chaque, plus pour 5 chaloupes chacune, réservoirs en fer pour l'huile, etc.,encore $15,000.00.	$3,000,000
Maisons pour 1000 familles de 10 logements chacune, 100 à $1,000.00	100,000
Maisons ou campements pour les autres 2,000 hommes non mariés, à soit 20 par campement. 100 bâtisses à $500	50,000
Quais pour hiverner les vaisseaux dans un bassin avec espace de 100 pieds tout autour pour permettre l'action des glaces le long du littoral et des jetées soit 30 de large 25 de hauteur bassin de 1000 × 1000 pieds en dedans : 1000 × 1000 = 1 million de pieds soit à chaque vaisseau espace de 150 × 40 = 60,000 × 100 × 600,000 pieds sup. ajouter l'espace de 100 tout autour c'est-à-dire 4,000 pieds de tour × 100 = 400,000 — ensemble 1,000,000 de pieds et donnant 4,120 pieds linéaires de quai donne 114,444 verges cubes à $1.25	143,000
Etables, hangars à bois etc. 200 à $100	20,000
Poèles et mobilier 200 à $100	20,000
Aqueduc soit	100,000
Chapelle et sacristie et presbytère	10,000
	$3,443,000
Montant rapporté	$3,443,000
Bureau de poste, écoles, mairie, contingents et imprévus soit	57,000
Cout d'installation de la colonie	$3,500,000

COUT ANNUEL

Intérêt sur le coût d'installation à 5o/o.....		$175,000
3,000 hommes à $20,00 par mois 66⅓ centins par jour ou $240.00 par année	$720,000	
100 vaisseaux, pour combustible à 30 cordes chaque — 3,000 cordes à $2.00.....	6,000	
200 maisons,pour combustible à 100 cordes chaque ou 16 cordes par famille et 25 cordes pour les camps, ensemble 7,500 cordes à $2.00.....	15,000	
300 bœufs — par 10 hommes — pour l'ouvrage de la colonie à $30.....	9,000	
700 vaches à lait dont 200 pour les hommes à raison de 1 par 10 hommes 500 pour les 1000 familles ou 1 par 2 familles à $30.....	21,000	
Nourriture pour 700 vaches et 300 bœufs 1000 à $25.00 coût de cueilli..	25,000	
	796,000	
Intérêt sur coût d'installation.....		$175,000
Coût annuel, montant rapporté.....	$796,000	
Ajouter pour assurances,réparations, etc., etc.....	29,000	
		825,000
		$1,000,000

RÉSUMÉ

Coût annuel du ch. y compris int. sur le capital	$500,000
Coût annuel de la colonie des pêcheurs y compris l'intérêt sur le coût d'installation.....	1,000,000
Coût annuel total.....	$1,500,000
Dividende à 10o/o sur le capital $3,500,000du coût d'installation.....	850,000
Coût annuel total.....	$2,350,000

Nous avons vu que Gordon établit à $47,200.00 la cargaison du baleinier aux prix que se vendent actuellement l'huile, les fanons etc , mais pour partir sur une base plus certaine, prenons la moyenne $27,400 que l'on obtient en divisant par 50, (le nombre dee cargaisons faites durant les onze ans antérieurs 1874) les $1,371,000 valeur commerciale de la pêche de ces vaisseaux dans la baie d'Hudson, d'après le rapport des Commissaires des pêcheries des Etats-Unis.

Supposons encore que le profit net de la cargaison ne soit que de $23,500, laissant encore $3,920 pour couvrir les imprévus du voyage, assurances etc., ceci seul nous donne les $235,-000 nécessaires pour couvrir les dépenses, intérêts et dividendes à rencontrer.

Or comme il est admis qu'il y a deux pêches par année, celle du printemps et celle d'automne, il est de toute probabilité que les $23,500 de profits ci-dessus seront doublés et que les actionnaires au lieu de ne toucher que 10 o/o de dividende sur leur mise, à part des 5 o/o alloués pour intérêts, toucheront plus du double de cette somme ou de 20 à 25 o/o de profit sur leur argent.

M. Light ingénieur consulte du Gouvt. de la province de Québec, m'assure avoir dit à l'Hble M. Garneau il y a tantôt 20 ans, lorsque ce dernier était au ministère des travaux publics que d'après lui, Light, le futur de Québec, était dans la direction de la Baie d'Hudson, et qu'il est encore tout à fait de cette opinion.

M. Scott gérant du chemin de fer du Lac St-Jean, veut aller lui aussi à la Baie James ; mais en variant le parcours. Il recommande de continuer la ligne de la Rivière à Pierre jusqu'au Lac Témiscamingue pour de là se rendre à la Baie James, en compagnie de Toronto ou d'Ontario qui dit il, et il le tient de l'ingénieur Bailey de Toronto, désire se joindre à Québec dans cette entreprise.

Le chemin proposé par la Cie du Lac St-Jean a ses grands avantages sans doute, il passera par un pays riche en ressources

forestières et autres capables à elles seules de sustenter, de faire valoir la longueur additionnelle du trajet, en ouvrant ainsi l'intérieur du pays, toute la vallée de l'Ottawa (l'Outaouais). Ce trajectoire par Témiscamingue et Chapleau raccourcierait de 180 milles la distance des grands lacs à la mer et ce raccourci serait de 300 milles par le Sagueuay, St-Alphonse, Chicoutimi et le Lac St-Jean si de ce dernier lac nous allions droit à Abittibi et de là au lac Supérieur ; et comme vous le savez plus on gagne le Nord, plus on s'éloigne des chaleurs de nos étés, et plus le grain du Nord-Ouest qui suivrait ce trajet, se conserverait en bon état, sous une température plus basse et un parcours plus succinct; mais tenons-nous en pour le présent au port de Québec et à un chemin aussi court et direct que possible entre Québec et la Baie d'Hudson, c-à-d. celui que je propose, et qui n'empêche point les autres, celui dis-je par le lac St-Jean et Mistassini à la rivière Rupert, décharge de ce grand lac.

Pourquoi, Messieurs, jusqu'à présent avons-nous toujours eu le frisson quand il s'est agi de la Baie d'Hudson, pourquoi toutes ces données favorables qu'on le sait aujourd'hui à la colonisation de la baie James sont-elles en flagrant délit de contradiction avec les rapports faits par les employés de la Cie — il n'y a aucunement à s'en étonner si l'on songe un moment à l'immense intérêt qu'avait, qu'à toujours eu et continue d'avoir la Cie. de cacher,de dissimuler,de faire la nuit autour de ses richesses:à l'instar de ce poisson de mer qui pour se dérober à ses ennemis lance un noir fluide qui l'enveloppe de toutes parts et que ceux qui le poursuivent craignent de traverser pour aller à sa rencontre. Cette Compagnie de la Baie d'Hudson, elle feint de le nier, repousse de toutes ses forces un surcroît de baleiniers dans ses parages, une colonisation qui ne lui laisserait point comme aujourd'hui son avoir tout entier des riches fourrures et autres ressources de cette fertile région.

Oui j'avais le frisson moi aussi lorsque je lisais les rapports de la Cie. sur ce pays que l'on disait glacial jusqu'à ce que nos explorateurs, nos missionnaires fussent venus donner le démenti

à toutes ces histoires bien calculées pour refroidir le zèle, décourager ; et dailleurs, voyez donc Messieurs si la chose est possible en présence du fait que comme je l'ai moi-même vérifié sur la carte du monde, cette latitude de la Baie James est précisément celle des Iles Britanniques : l'Angleterre, l'Irlande, l'Ecosse ; celle même de Paris à très près et si ces pays sont quelque peu plus favorisés que nous dans nos parages c'est seulement parce que cette rivière d'eau plus chaude que celle de la mer qu'elle traverse, que lance le golfe du Mexique sous les effets d'un soleil tropical, ce " gulf stream " comme on l'appelle qui se précipite sur l'Atlantique en sortant par la gorge entre le Cuba et la Floride, de cette vaste chaudière où l'eau gonflée par l'effroyable température qu'il y fait se déverse du seul côté où il y a issue, (comme la mélasse bouillante qui se gonfle au centre et se répand vers les bords du vaisseau qui la contient) entraine avec elle comme le font tous les courants d'eau, une couche d'air qui dirigé avec le courant sur les côtes de l'Europe en réchauffe les flancs tout de même que sur une plus petite échelle le courant d'air chaud qui dirigé sur vous après avoir seulement léché la surface de la glace dans le tombereau des familles vous caresse délicieusement la figure en vous rafraîchissant d'autant.

Le français Messieurs ne connaissait point son pays et le prussien le lui a enseigné. Nous ne connaissons point le nôtre n'attendons point que l'ennemi vienne nous faire voir notre ignorance. Rappelons-nous ce que Sir Edmond Head a dit de nous " La race inférieure. " Il est temps de voir si nous allons ratifier ou démentir ses paroles. Hâtons-nous, je vous l'ai dit : déjà le Haut Canada, Ontario a commencé une voie ferrée qui du lac Nipissingue à Parry Sound donne par la Baie Georgienne dans le Lac Huron, et qui par Témiscamingue et Abittibi doit atteindre en 1894 la Baie James à Moose Factory, en route pour les pêcheries de la Baie d'Hudson.

Nous n'avons que le même chemin à faire qu'eux pour nous

y rendre ou quelques milles de plus pour du Lac St-Jean toucher en passant à Mistassini et de là à l'angle Sud Est de la baie à Rupert Hose où la rivière de même nom vient décharger ses eaux et qui est à 120 milles de l'angle Sud Ouest de la même baie où va aboutir l'autre chemin de nos frères d'Ontario.

Un coup de cœur Messieurs, le peuple est souverain, c'est lui qui doit imposer ses volontés à ses députés, au Parlement qui sont là pour les faire valoir. Des octrois sont déjà depuis plusieurs années acquis aux promoteurs des deux chemins qui de Winnipeg et de Nipissingue doivent se rendre à la Baie James, et cela de la part des deux gouvernements le Fédéral et le Local, et tant en argent qu'en terres.

Je l'ai déjà dit, Ontario est plus riche que nous, plus prospère et a moins besoin que nous de chercher fortune ailleurs. C'est à vous tous à dire si nous allons continuer plus longtemps de nous expatrier ainsi tous les ans,et comme des milliers l'ont déjà fait en permanence, pour aller pétrir la boue de nos voisins, leur faire de la brique, la leur charrier sur nos épaules, frotter leurs bottes, leur servir en un mot de domestiques pendant qu'eux, plus fiers de leur intelligence nous passent devant pour pêcher dans nos eaux, nous voler notre patrimoine.

Travaillons, Messieurs. Dieu a dit priez, c'est vrai, mais ce n'est point de cette prière contemplative qui comme la foi ne rapporte rien sans les œuvres. Dieu a dit : aide-toi et je t'aiderai ; c'est donc la prière du travail qu'il veut, la plus efficace de toutes. Monseigneur Paquet le disait l'autre jour à la séance Universitaire de l'Académie St-Denis : le travail ne laisse point de loisirs pour les choses désavouables. Oui Dieu a dit : " tu gagneras ta vie à la sueur de ton front " — ma prière à moi en est une de 18 heures par jour, j'en donne 14 à mes devoirs civiques, les quatre autres m'en dédommagent lorsque je puis les passer à vous écrire ces choses, à venir vous les dire.